


3612/AB-BR/2021

vom 02.09.2021 zu 3899/J-BR

 Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

bmk.gv.at

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

leonore.gewessler@bmk.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

An den
Präsidenten des Bundesrates
Dr. Peter Raggl

Parlament
A-1017 Wien

Geschäftszahl: 2021-0.471.354

1. September 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Bundesräte Spanring und weitere Bundesräte haben am 1. Juli 2021 unter der **Nr. 3899/J-BR** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Öffentlicher Personennahverkehr im Weinviertel gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie hoch ist die durchschnittliche Fahrgastauslastung im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Weinviertel (aufgelistet nach Strecken)*
 - a. *Bei Zugverbindungen?*
 - b. *Bei Busverbindungen?*

Fahrgastauslastung bei Zugverbindungen:

Strecke	VON	NACH	Beförderte Personen Ø WT (2019)
S1	Wien Leopoldau	Breclav	24 000
S2	Wien Leopoldau	Laa a. d. Thaya	14 000
S3	Wien Floridsdorf	Satov	38 000
S4	Stockerau	Krems a. d. Donau	13 000

Die Organisation des Busverkehrs liegt gemäß § 13 ÖPNRV-G 1999 im Zuständigkeitsbereich der regionalen Gebietskörperschaften.

Zu Frage 2:

- *Gab es für den ÖPNV im Weinviertel in den letzten Jahren oder Monaten eine Evaluierung der Effizienz?*
 - a. *Wenn ja, was ergab die Evaluierung?*

b. Wenn nein, warum nicht?

Ja, es gab unter meinen Amtsvorgänger:innen eine Evaluierung der Effizienz einiger Bahnstrecken in Niederösterreich, auf Basis derer die Entscheidungen für die weitere Entwicklung getroffen wurden. Mir wurde über die Entscheidungsprozesse und ihre Hintergründe wie folgt berichtet:

Aufgrund der im Zielnetz 2025+ etablierten Kriterien wurden folgende Strecken mit aufrechtem Personenverkehr einer Detailprüfung unterzogen:

- Puchberger Bahn im Abschnitt Bad Fischau-Brunn – Puchberg am Schneeberg
- Schweinbarther Kreuz (Gänserndorf – Groß Schweinbarth, Obersdorf – Groß Schweinbarth und Groß Schweinbarth – Bad Pirawath)
- Kamptalbahn im Abschnitt Hadersdorf am Kamp – Sigmundsherberg
- Gutensteiner Bahn im Abschnitt Pernitz-Muggendorf – Gutenstein.

Auf Grundlage von gemeinsam zwischen Land Niederösterreich, Verkehrsverbund Ostregion GmbH, ÖBB-Infrastruktur AG und dem damaligen bmvit durchgeführten Untersuchungen wurde im Jahr 2019 die Umstellung des Personenverkehrs am Schweinbarther Kreuz auf Busverkehr vereinbart.

Betreffend Puchberger Bahn und Kamptalbahn wurde mit dem Land Niederösterreich eine Modernisierung der Bahnstrecken vereinbart, da im Rahmen der Untersuchungen festgestellt wurde, dass die Fortführung des Bahnbetriebs aus unterschiedlichen Gründen sinnvoller ist als die Umstellung auf Busbetrieb. Die Verkehrsstationen entlang der Gutensteiner Bahn sollen ebenfalls schrittweise modernisiert werden.

Für nähere Informationen über die Hintergründe möchte ich auf meine Beantwortung 880/AB vom 10.4.2020 zur parlamentarischen Anfrage 826/J hinweisen.

Zu Frage 3:

- *Wie hoch sind die noch verfügbaren Kapazitäten auf den im Betrieb befindlichen Bahnstrecken?*

Der höchstbelastete Abschnitt in der Ostregion ist systembedingt die S-Bahn-Stammstrecke, sowohl was die Streckenkapazität als auch die Kapazität in den Zügen betrifft. Fast alle Züge aus dem Weinviertel (Nordwestbahn, Laaer Ostbahn und Nordbahn) fahren über die S-Bahn-Stammstrecke, die Strecke ist somit maßgebend für die Kapazität des SPNV zwischen dem Weinviertel und Wien. Die geplante umfangreiche Modernisierung der S-Bahn-Stammstrecke hat zum Ziel, dass einerseits dichtere Intervalle ermöglicht werden und andererseits der Einsatz längerer Züge realisiert werden kann. Somit soll die Gesamt-Sitzplatzkapazität um 85% gesteigert werden. Für nähere Informationen wird auf die Präsentation zum Rahmenplan 2021-2026 auf der Homepage des BMK verwiesen (https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:44b7834b-37f1-4bcd-909c-0e8f6ea25204/rahmenplan_oebb_praesentation_2021-2026_komprimiert.pdf). Die Schwerpunktthemen in der Ostregion inkl. der Modernisierung der S-Bahn-Stammstrecke sind auf den Folien 22 und 23 näher erläutert.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass es „die Kapazität“ einer Strecke als alleinstehenden, für sich gültigen Wert nicht gibt. Kapazität ist immer abhängig vom Nutzungsgrad einer Betriebsanlage. Die Grundparameter, von denen Kapazität beeinflusst wird, sind:

- die Charakteristik einer Betriebsanlage,
- der Fahrplan und
- die erforderliche Qualität (Pünktlichkeit).

Auf einer vorgegebenen Infrastruktur basiert Kapazität auf gegenseitigen Abhängigkeiten:

- die Anzahl der Trassen (in einem Bezugszeitraum),
- die Geschwindigkeit,
- die Stabilität (Zeitzuschläge als Anteil der Fahrzeit oder als Pufferzeit zwischen den Trassen zur Sicherung der Pünktlichkeit und zur Minimierung von Verspätungsübertragungen) und das Mischungsverhältnis.

Die Kapazitäten der Bahnstrecken in Österreich werden im Zuge der jährlichen Erstellung der Rahmenpläne evaluiert, siehe dazu ebenfalls die Präsentation zum Rahmenplan 2021-2026 https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:44b7834b-37f1-4bcd-909c-0e8f6ea25204/rahmenplan_oebb_praesentation_2021-2026_komprimiert.pdf (auf Folie 9 sind die Kapazitätsanalysen dargestellt). Nach Umsetzung der im Rahmenplan 2021-2026 enthaltenen Projekte wird auf der Franz-Josefs-Bahn, der Nordwestbahn, der Laaer Ostbahn und der Nordbahn im Abschnitt Gänserndorf - Staatsgrenze eine Kapazitätsauslastung der Strecke von unter 80% erwartet.

Zu Frage 4:

- *Ist ein Ausbau des ÖPNV zurzeit mit den verfügbaren Ressourcen möglich?*

Ja, ein Ausbau ist möglich und wird auch durchgeführt. Insbesondere mit dem im Herbst 2020 beschlossenen Rahmenplan 2021-2026 wurden die finanziellen Grundlagen für einen deutlichen Ausbau des Schienengebundenen Nahverkehrs in der Ostregion gelegt. Dies betrifft insbesondere die Modernisierung der S-Bahn-Stammstrecke für dichtere Intervalle und längere Züge sowie damit verbundene Kontextmaßnahmen, wie zum Beispiel die Verlängerung von Bahnsteigen auf der Nordwestbahn. Zudem werden die Planungen für selektive Zweigleisigkeiten auf der Laaer Ostbahn und Nordwestbahn durchgeführt. Weiters läuft derzeit die Umweltverträglichkeitsprüfung für den Ausbau der Nordbahn. Der Baubeginn für den Abschnitt zwischen Wien Süßenbrunn und Gänserndorf ist für 2022 avisiert.

Zu den Fragen 5 und 6:

- *Wie hoch ist die Anzahl der Pendler nach Wien aus dem Einzugsgebiet Weinviertel?*
- *Liegen Ihnen Untersuchungen vor, die einen möglichen Anstieg oder eine Senkung des Pendlerverkehrs aus dem Weinviertel zum Gegenstand haben?*
 - a. *Wenn ja, was waren die Ergebnisse?*

Diesbezüglich wird auf zwei Untersuchungen der Planungsgemeinschaft Ost hingewiesen, die von der VOR GmbH bzw. vom Amt der Niederösterreichischen Landesregierung und dem Magistrat der Stadt Wien beauftragt wurden. Die Ergebnisse und Empfehlungen sind in die Ausbauplanungen des Bahnnetzes miteingeflossen.

Die Studien sind auf folgenden Webseiten abrufbar:

https://www.planungsgemeinschaft-ost.at/no_cache/studien/ansicht/detail/studie/evaluierung-schienenpersonennahverkehrsplan-spnv-plan-stadtregion-2030/
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008462.pdf>.

Zu Frage 7:

- *Ist eine Ersetzung der Flotte der Dieselbusse bzw. eines Teils der Flotte durch Elektrobusse oder andere Alternativen geplant?*
 - a. *Wenn ja, wurde eine Ausschreibung getätigt?*
 - b. *Wenn ja, wann ist dieser Umstieg geplant?*
 - c. *Wenn ja, wie hoch belaufen sich voraussichtlich die zusätzlichen Kosten gegenüber Dieselbussen?*

Die Organisation des Busverkehrs liegt gemäß § 13 ÖPNRV-G 1999 im Zuständigkeitsbereich der regionalen Gebietskörperschaften.

Zu Frage 8:

- *Ist geplant die Absdorfer-Schleife auch für den Personenverkehr zu öffnen?*
 - a. *Wenn nein, warum nicht?*
 - b. *Wenn ja, wann?*

Die Planungen für die Verkehrsdienstbestellungen sehen keinen Schienenpersonennahverkehr über die sogenannte Stetteldorfer Schleife vor, da ansonsten der als Umsteigeknoten wichtige Bahnhof Absdorf-Hippersdorf nicht erreicht würde.

Zu Frage 9:

- *Wie hoch sind die jährlichen Kosten von durch Graffiti verursachten Schäden an Wagons des ÖPNV im Weinviertel?*

Die Kosten für die Graffitientfernung in der Region Ost (NÖ/Bgld/W) beliefen sich im Jahr 2020 auf € 776.248. Eine Teilsumme für den Entstehungsbereich „Weinviertel“ ist bedingt durch den Umlauf der Fahrzeuge der ÖBB-Personenverkehr AG in der gesamten Region nicht ausreichend ableitbar.

Zu Frage 10:

- *Gibt es bereits Maßnahmen, um diese und ähnliche Schäden zu verhindern?*
 - a. *Wenn ja, welche?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*

Auf den großen Zugabstellanlagen wird neben den klassischen Maßnahmen wie Zäune, statische Videokameras und mechanische Zugangsbeschränkungen auch auf den Einsatz von Bewachungspersonal gesetzt. Dieses patrouilliert auf dem Gelände und nimmt neben Aufgaben wie Erfassung der Schäden auch eine präventive Rolle für etwaige Graffitisprayer:innen ein. Zusätzlich wird das Personal durch den Einsatz von Videoüberwachung in Form von mobilen Videotürmen bzw. stationären Kameras unterstützt. Der Einsatz von spezieller Software ermöglicht eine Bewegungsdetektion und somit ein zielgerichtetes Aufschalten der Kamerabilder. So kann das Personal – sollte es zu einem unbefugten Betreten kommen, zielgerichtet Präsenz zeigen. Bei Graffiti-Häufungen in abgegrenzten Bereichen werden auch besondere

Schwerpunktaktionen (teilw. gemeinsam mit der Exekutive) gesetzt und in den betroffenen Bereichen vor Ort überwacht, kontrolliert und Präsenz gezeigt.

Es gibt wöchentliche Abstimmungen zwischen dem Regionalmanagement Ost der ÖBB-Personenverkehr AG mit ÖBB Mungos GmbH (Stabstelle öffentliche Sicherheit) zur Hot-Spot Erkennung in der Ostregion. Dabei werden alle diesbezüglichen Meldungen kategorisiert, besprochen und Präventionsmaßnahmen abgeleitet. Auffälligkeiten führen zu kurzfristig angepassten Kontrollrouten der mobilen Bewachungseinheiten bzw. auch zu gezielten Schwerpunktaktionen (gesonderte Bestreifung / Beobachtung der Abstellorte der Fahrzeuge).

Zu Frage 11:

- *Wie viele Anzeigen wurden von den Verantwortlichen des ÖPNV im Weinviertel aufgrund von Graffiti-Verunstaltungen eingebracht?*

2020 wurden im Bereich der Bahn insgesamt 87 Anzeigen betreffend Graffitifällen eingebracht, die in der Region Weinviertel entdeckt wurden. Für NÖ gesamt wurden 197 Fälle im Jahr 2020 zur Anzeige gebracht. Eine Anzeige umfasst i.d.R. Schäden an mehreren Waggonen, sofern die Schäden voraussichtlich im Rahmen einer Tathandlung verursacht wurden.

Leonore Gewessler, BA

